



Valtatien 13 ja seututien 633 liittymä sekä jalankulun ja pyöräilyn väylät, Saarijärvi

Aluevaraussuunnitelma

PEKKA KARHINEN JA ESA SUURONEN



Valtatien 13 ja seututien 633 liittymä sekä
jalankulun ja pyöräilyn väylät, Saarijärvi
Aluevaraussuunnitelma

PEKKA KARHINEN

ESA SUURONEN

**VALTATIEN 13 JA SEUTUTIEN 633 LIITTYMÄ SEKÄ
JALANKULUN JA PYÖRÄILYN VÄYLÄT, SAARIJÄRVI
ALUEVARAUSSUUNNITELMA**

Keski-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Taitto: Mervi Koivula

Kartat: © Maanmittauslaitos lupa nro 10/MML/18

© Karttakeskus, Lupa L4377

ISBN 978-952-314-734-8 (PDF)

ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)

URN:ISBN:978-952-314-734-8

www.ely-keskus.fi/julkaisut | www.doria.fi/ely-keskus

Sisältö

| | |
|---|-----------|
| 1 Lähtökohdat ja tavoitteet | 8 |
| 1.1 Suunnittelualue | 8 |
| 1.2 Liittyminen muuhun suunnitteluun | 8 |
| 1.3 Nykyinen liikenneverkko ja sen ominaisuudet..... | 9 |
| 1.3.1 Vt 13 ja st 633 liittymä..... | 9 |
| 1.3.2 Kevyt liikenne ja linja-autoliikenne..... | 9 |
| 1.4 Liikenne ja turvallisuus..... | 10 |
| 1.4.1 Nykyiset vuoden 2017 liikennemäärät | 10 |
| 1.4.2 Liikenne-ennuste vuodelle 2030 | 10 |
| 1.4.3 Turvallisuus | 10 |
| 1.5 Maankäyttö ja kaavoitus | 11 |
| 1.5.1 Maakuntakaava..... | 11 |
| 1.5.2 Yleiskaavat | 11 |
| 1.5.3 Asemakaavat..... | 12 |
| 1.6 Tavoitteet | 12 |
| 2 Aluevaraussuunnitelma | 13 |
| 2.1 Vt 13 ja st 633 liittymä | 13 |
| 2.2 Suojatie Myllymäentien itäpuolelle (Ve 1) | 13 |
| 2.3 Suojatie Myllymäentien länsipuolelle (Ve 2) | 14 |
| 2.4 Liikennevalo-ohjaus..... | 15 |
| 2.5 Kevyen liikenteen väylä | 15 |
| 3 Vaikutukset | 16 |
| 3.1 Kustannukset | 16 |
| 3.2 Liikennealue..... | 16 |
| 3.3 Liikenneturvallisuus ja liikenteen sujuvuus..... | 16 |
| 4 Jatkotoimenpiteet | 17 |
| Liitteet | 18 |

Alkusanat

Valtatie 13 on valtakunnallinen poikittaisyhteys Kokkolasta Saarijärven, Jyväskylän, Mikkelin ja Lappeenrannan kautta Nuijamaalle itärajan ylityspaikalle. Suunnittelualue käsittää Saarijärvellä valtatie 13 (myöhemmin Jyväskylätie) ja seututien 633 (myöhemmin Myllymäentie) liittymän ja siihen liittyvät valtatie suuntaiset kevyen liikenteen järjestelyt läheiselle liikekeskukselle.

Aikaisempien päätösten mukaan on valtatie 13 Saarijärven taajamassa kehitetään nykyiselle paikalleen sekä valtatie liittymän ovat kanavoituja ja tarvittaessa valo-ohjattuja. Vuonna 2018 asukkaille toteutetun liikenneturvallisuuskyselyn perusteella eniten kommentoidut kohteet ja ongelmat olivat liikekeskuksen (1.) ja Myllymäentien (2.) liittymät.

Jyväskylätien liikennemäärä tierekisterin mukaan ennen Myllymäentien liittymää on 6750 ajoneuvoa vuorokaudessa ja Myllymäentien liittymän jälkeen on 6250 ajoneuvoa vuorokaudessa. Raskaan liikenteen osuus on noin 10 prosenttia. Myllymäentien liikennemäärä tierekisterin mukaan on 1800 ajoneuvoa vuorokaudessa. Raskaan liikenteen osuus on noin 7 prosenttia. Äänekoskelle valmistunut biotuotetehtas on lisännyt puukuljetuksia Äänekoskelle Saarijärven ja Ähtärin suunnasta.

Aluevaraus suunnitelman päätavoitteena on ollut selvittää Saarijärven keskustan tai Myllymäentien suunnasta tulevalle kevyelle liikenteelle turvallinen, mahdollisimman suora reitti liikekeskukselle. Lisäksi reitin tulisi palvella mahdollisimman tasapuolisesti liikekeskuksen yrityksiä.

Aluevaraus suunnitelma ei ole maantielain tarkoitama yleissuunnitelma tai tiesuunnitelma, vaan näitä edeltävän vaiheen esisuunnitelma. Suunnitelmalla ei ole oikeusvaikutuksia. Tiesuunnitelmalla hankitaan oikeus toteuttaa tässä suunnitelmassa esitetyt tiejärjestelyt.

Suunnitelman tilaajina ovat olleet Keski-Suomen ELY-keskuksen Liikenne ja Infrastruktuuri -vastuualue ja Saarijärven kaupungin Tekninen ja ympäristötoimi. Aluevaraus suunnitelman laadintaa on ohjannut hankeryhmä, johon ovat kuuluneet Keski-Suomen ELY-keskuksesta Soili Katko ja Anne-Maria Pesonen sekä Saarijärven kaupungilta Vesa Ronkainen ja Vesa Niskanen.

Aluevaraus suunnitelman on laatinut konsulttityönä Destia Oy:n asiantuntijapalvelut -yksikkö, jossa työhön ovat osallistuneet Pekka Karhinen, Esa Suuronen, Virpi Glad ja Mervi Koivula.

1 Lähtökohdat ja tavoitteet

1.1 Suunnittelualue

Valtatie 13 on valtakunnallinen poikittaisyhteys Kokkolasta Saarijärven, Jyväskylän, Mikkelin ja Lappeenrannan kautta Nuijamaalle itärajan ylityspaikalle. Valtatiellä 13 on tärkeä merkitys myös sen varrella olevien kuntien elinvoimaisuuteen sekä alueen yritysten toimintaan ja kilpailukykyyn. Tien liikenne koostuu sekä pitkämatkaisesta että paikallisesta ja lyhytmatkaisesta liikenteestä.

Suunnittelualue käsittää Saarijärvellä valtatie 13 (myöhemmin Jyväskylätie) ja seututien 633 (myöhemmin Myllymäentie) liittymän ja siihen liittyvät valtatie suuntaiset kevyen liikenteen järjestelyt läheiselle liikekeskukselle. Suunnittelualue on esitetty kuvassa 1.

Seudulliseen liikenneturvallisuustyöhön liittyen on vuonna 2018 tehty asukkaille liikenneturvallisuuskysely. Saarijärven osalta eniten kommentoidut kohteet ja ongelmat olivat liikekeskuksen (1.) ja Myllymäentien (2.) liittymät. Liikekeskuksen liittymä oli kyselyn mukaan turvaton ja siitä puuttui suojatie sekä liikekeskuksen piha-alue koettiin jäsentymättömäksi. Myllymäentien liittymä koettiin ruuhkaiseksi ja turvattomaksi eteenkin vasemmalle kääntyjille.

1.2 Liittyminen muuhun suunnitteluun

Saarijärven keskustan osayleiskaava-alueen toimenpidesuunnitelma 2013

Vuonna 2013 on Saarijärven osayleiskaavoituksen yhteydessä laadittu toimenpidesuunnitelma. Toimenpidesuunnitelmassa on uusi valtatievaraus radan varrella todettu epärealistiseksi toteuttaa. Taajamajaksolla valtatieta kehitetään nykyiselle paikalleen sekä liittymät ovat kanavoituja ja niissä on tarvittaessa liikennevalot.

Suoja-aita liikekeskuksen liittymään 2018

Keski-Suomen ELY-keskus on päättänyt rakentaa suoja-aidan (1,5 m x 200 m) liikekeskuksen liittymän kohdalle, jolla estetään kevyeltä liikenteeltä Jyväskylätien ylittäminen.



Kuva 1. Suunnittelualue.

1.3 Nykyinen liikenneverkko ja sen ominaisuudet

1.3.1 Vt 13 ja st 633 liittymä

Suunnittelualueella Jyväskylätie on yksiajoratainen ja nopeusrajoitus on 60 km/h. Nykyinen kolmihaara-liittymä on kanavoitu siten, että Saarijärven keskustan (länsi) suunnasta on oikealle kääntyville oma kaista sekä liikekeskuksen (itä) suunnasta vasemmalle kääntyville on oma kaista. Myllymäentien suunnasta liittymässä on oikealle ja vasemmalle kääntyville omat kaistat. Jyväskyläntiellä on ajosuunnat erotettu toisistaan saarekkeilla. Jyväskylätien pituuskaltevuus on Saarijärven keskustan suuntaan nouseva noin 2 % ja Jyväskylän suuntaan nouseva noin 3 %.

Jyväskylätien varressa on liikekeskus. Liikekeskukseen on Jyväskyläntieltä suora väistötillalla varustettu tonttiliittymä sekä Jyväskylätien kiertoliittymän kautta Tikkakujalta tonttiliittymä.

Jyväskylätie on erikoiskuljetusten SEKV -reittiä, jonka mitoitusvaatimukseksi on asetettu valtakunnallisesti kuljetuksen korkeuden ja leveyden osalta 7 m ja pituuden osalta 40 m.

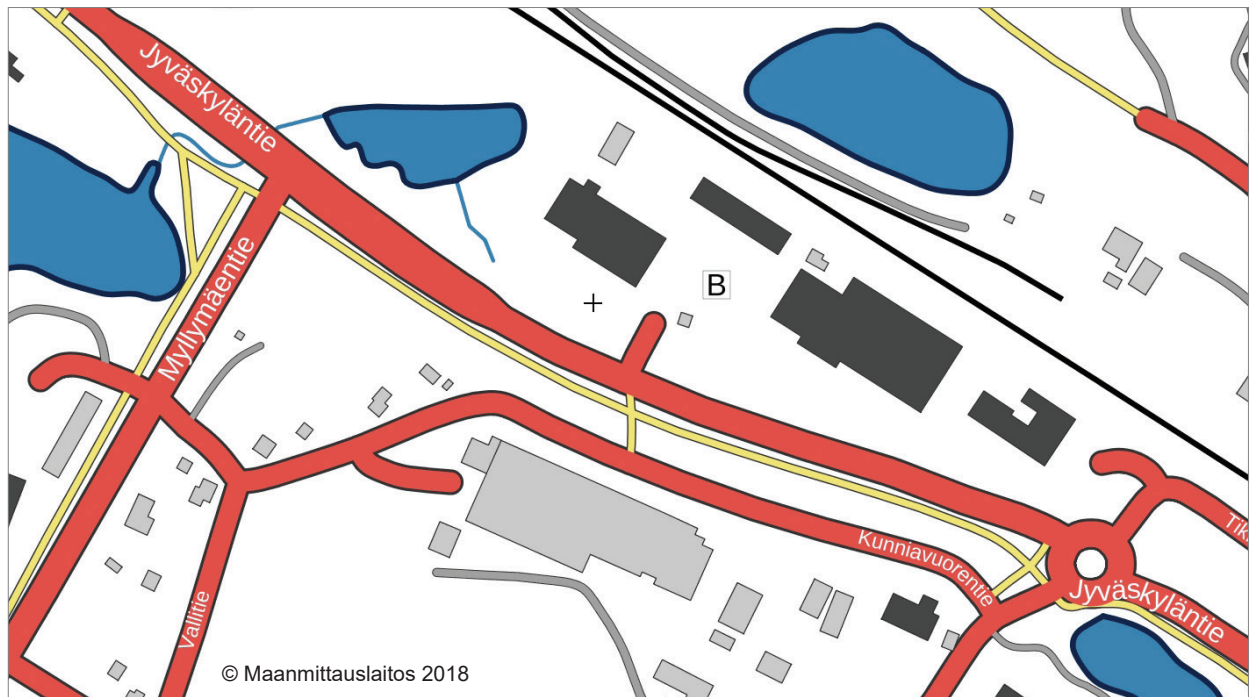
1.3.2 Kevyt liikenne ja linja-autoliikenne

Suunnittelualueella Jyväskylätien eteläpuolella sekä Myllymäentien länsipuolella on välialueella erotetut kevyen liikenteen väylät.

Jyväskylätien suuntainen kevyen liikenteen väylä ei palvele Saarijärven keskustan tai Myllymäentien suunnasta tulevaa ja liikekeskukselle menevää kevyttä liikennettä, koska nykyinen reitti kiertää Jyväskylätien kiertoliittymän kautta, jolloin lisämatkaa tulee jopa noin 500 metriä.

Kevyen liikenteen kiertomatka on aiheuttanut luvattoman ja vaarallisen kevyen liikenteen ylityskohdan liikekeskuksen Jyväskylätien tonttiliittymään.

Suunnitteluosuudella ei Jyväskyläntiellä tai Myllymäentiellä ole linja-autopysäkkejä.



Kuva 2. Nykyinen liikenneverkko.

1.4 Liikenne ja turvallisuus

1.4.1 Nykyiset vuoden 2017 liikennemäärät

Jyväskylätien liikennemäärä tierekisterin mukaan ennen Myllymäentien liittymää on 6750 ajoneuvoa vuorokaudessa ja Myllymäentien liittymän jälkeen on 6250 ajoneuvoa vuorokaudessa. Raskaan liikenteen osuus on noin 10 prosenttia.

Myllymäentien liikennemäärä tierekisterin mukaan on 1800 ajoneuvoa vuorokaudessa. Raskaan liikenteen osuus on noin 7 prosenttia.

1.4.2 Liikenne-ennuste vuodelle 2030

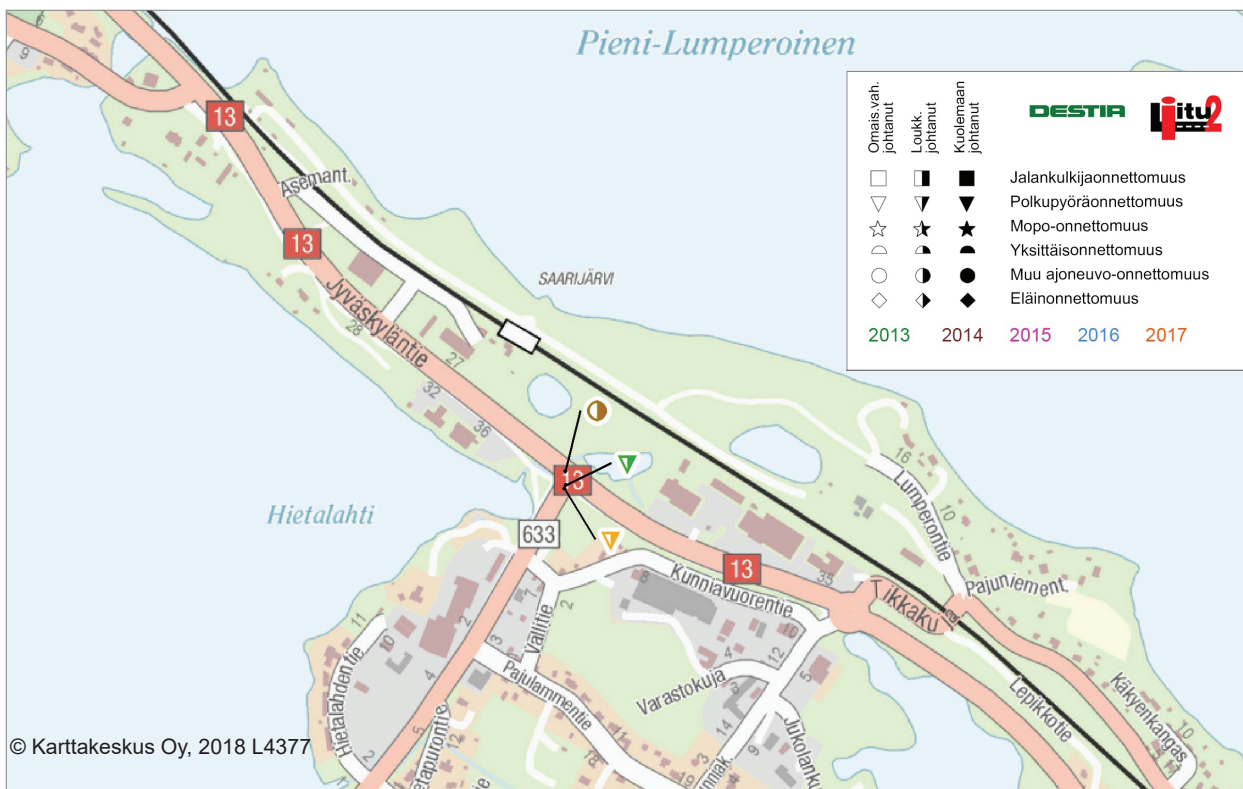
Valtakunnallisen tieliikenne-ennusteen 2030 (Liikenneviraston selvityksiä 13/2014) mukaan Keski-Suomen valta- ja seututeillä vuodesta 2017 henkilöliikenne kasvaa noin 25 % ja raskas liikenne kasvaa noin 5 % vuoteen 2030 mennessä.

Uusi Äänekosken biotuotetehdas on lisännyt huomattavasti puukuljetuksia Saarijärven ja Ähtärin suunnasta.

1.4.3 Turvallisuus

Suunnittelualueella on tapahtunut vuosina 2013–2017 yhteensä kolme poliisin tietoon tullutta onnettomuutta, jotka olivat kaikki henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia. Onnettomuuksissa loukkaantui yhteensä viisi henkilöä.

Onnettomuudet ovat tapahtuneet Jyväskylätien ja Myllymäentien liittymässä. Ajoneuvo-onnettomuus oli kääntyminen vasemmalle vastaantulevan eteen tai kylkeen sekä polkupyöraonnettomuudet olivat tapahtuneet liittymän suojatiellä.



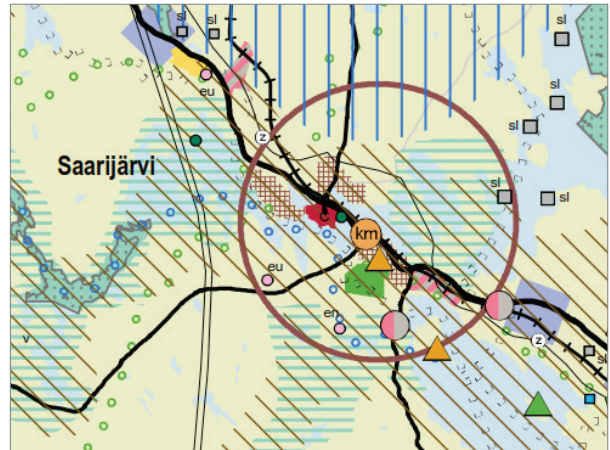
Kuva 3. Poliisin tietoon tulleet liikenneonnettomuuden vuosina 2013–2017.

1.5 Maankäyttö ja kaavoitus

1.5.1 Maakuntakaava

Suunnittelualueella on voimassa Keski-Suomen maakuntahallituksen (26.1.2018 § 6) hyväksymä maakuntakaava.

Kaavaan on merkitty seudullisesti merkittävä vähittäiskaupan suuryksiköiden alue (km), joka ei sijoitu seudullisten keskusten keskustatoimintojen alueelle (C, ca). Lisäksi kaavassa on osoitettu merkittävä matkailupalvelujen alue (kolmio), jolla sallitaan matkailupalveluja tukeva rakentaminen. Lisäksi kaavassa on osoitettu mm seudullisesti merkittävä tiivistettävä taajama-alue.



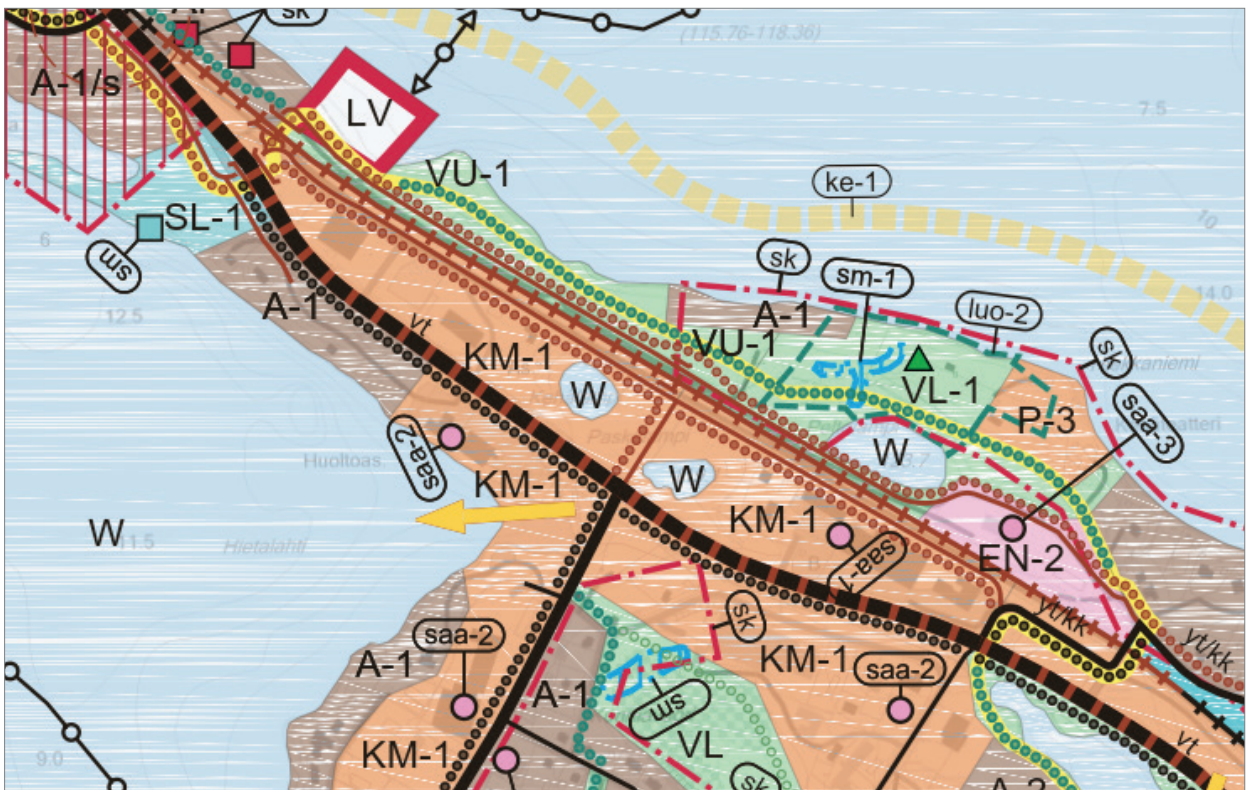
Kuva 4 Ote maakuntakaavasta. Lähde: <https://www.keski-suomi.fi/maakuntakaavantarkistus>

1.5.2 Yleiskaavat

Saarijärven keskustan yleiskaava on laadittu vuonna 2015.

Suunnittelualue on kaupallisten palvelujen aluetta (KM-1), jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksiköitä. Alueelle voidaan toteuttaa tilaa vaativan erikoiskaupan suuryksiköitä. Yhden päivittäistavarakaupan yksikkö-

koko ei saa ylittää 3 000 krs-m². Muun kuin tilaa vaativan erikoiskaupan yksikkökoko ei saa ylittää 5 000 krs-m². Koko Asemankannaksen alueella vähittäiskaupan yhteenlaskettu enimmäiskerrosala on 35 000 krs-m². Alueella on myös pistemäisiä eriasteisia saastuneita maa-alueita (saa-1/saa-2). Lisäksi kaavassa on esitetty nk. rinnakaistievaraus Myllymäentien vastapäätä.



Kuva 5. Ote Saarijärven keskustan yleiskaavasta. Lähde: <http://www.saarijarvi.fi/palvelut/voimassa-olevat-kaavat>.

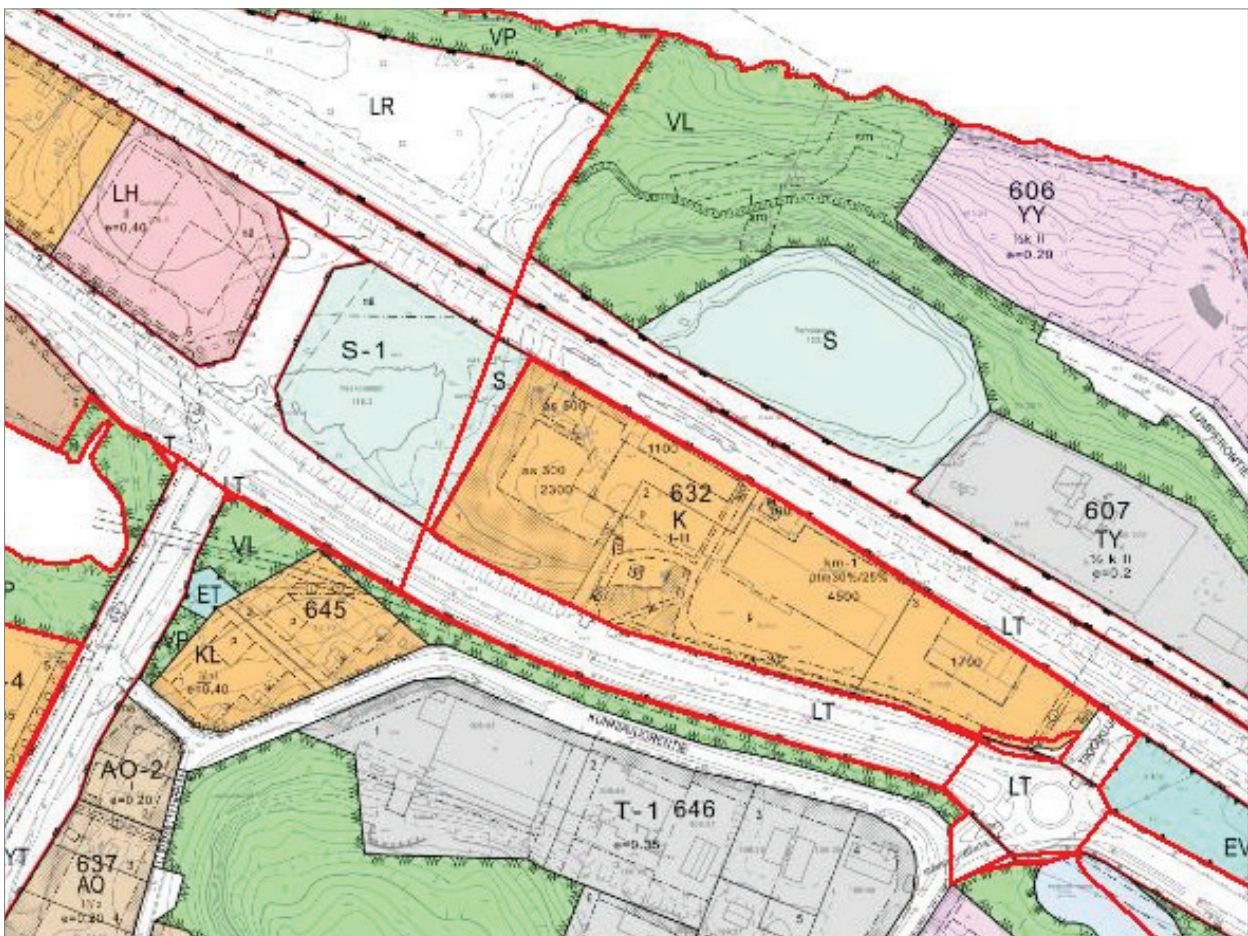
1.5.3 Asemakaavat

Voimassa olevissa asemakaavoissa on liikerakennusten (K / KL) korttelialue sekä suojelualue (S-1/ S). Suojelualueen suojellinen arvo on epäselvä ja keskustan yleiskaavassa ei suojelualetta ole osoitettu. Lisäksi kaavassa on esitetty nk. rinnakkaistievaraus Myllymäentien vastapäätä.

1.6 Tavoitteet

Aluevaraussuunnitelman päätavoitteena on ollut selvittää Saarijärven keskustan tai Myllymäentien suunnasta tulevalle kevyelle liikenteelle turvallinen, mahdollisimman suora reitti liikekeskukselle. Lisäksi reitin tulisi palvella mahdollisimman tasapuolisesti liikekeskuksen yrityksiä.

Lisäksi aluevaraussuunnitelmassa on ollut tavoitteena selvittää kevyen liikenteen reitin vaikutukset, joista tärkeimpinä toteutuskustannukset ja mahdolliset kaavamuutostarpeet.



Kuva 6. Ote Saarijärven kaupungin asemakaavayhdistelmästä. Lähde: <http://www.saarijarvi.fi/palvelut/voimassa-olevat-kaavat>.

2 Aluevaraussuunnitelma

Ensivaiheen ratkaisuna Keski-Suomen ELY-keskus rakennuttaa marraskuuhun 2018 mennessä liikekeskuksen liittymään suoja-aidan, jolla estetään kevyeltä liikenteeltä Jyväskylätien ylittäminen.

Aluevaraussuunnitelmassa on esitetty tarvittavat kevyen liikenteen reitit tavoitteiden saavuttamiseksi.

Lisäksi suunnitelmassa on esitetty vaihtoehtoisina ratkaisuna Jyväskylätien ylittävän suojatien sijainti, joilla on vaikutusta mm toteutuskustannuksiin.

Suunnitelman lähtökohtana on ollut, että valtatien ylittävä suojatie tasoliittymässä vaatii liikennevalo-ohjauksen rakentamisen. Liikennemäärät eivät vielä edellytä liikennevalo-ohjauksen rakentamista.

Lisäksi lähtökohtana on ollut, että kaavoissa merkity rinnakkaistie ei toteutune lähivuosina eikä sitä näin ollen huomioida tässä aluevaraussuunnitelmassa.

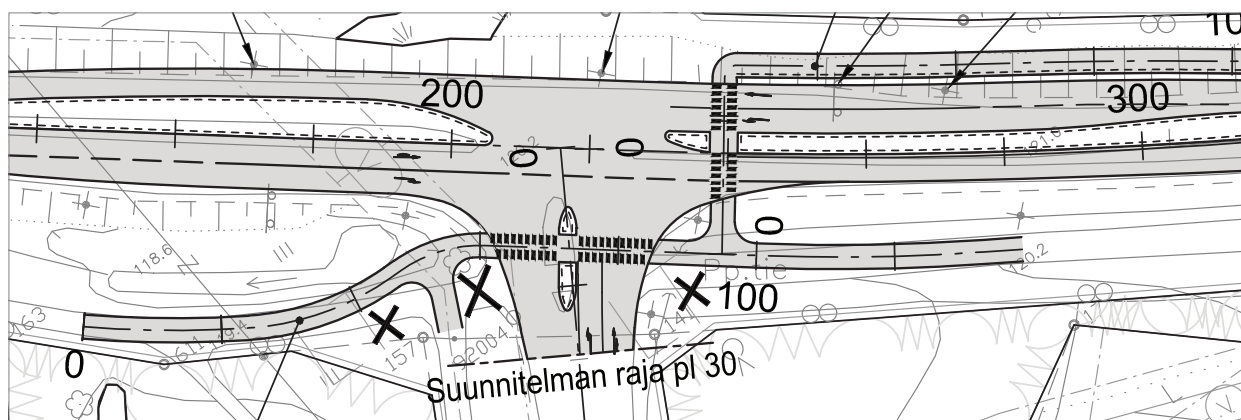
2.1 Vt 13 ja st 633 liittymä

Liittymän nykyinen kanavointi on toteutettu mitoitusnopeudelle 60 km/h eli lähtökohtaisesti ajokaistojen leveydet ja pituudet ovat kunnossa.

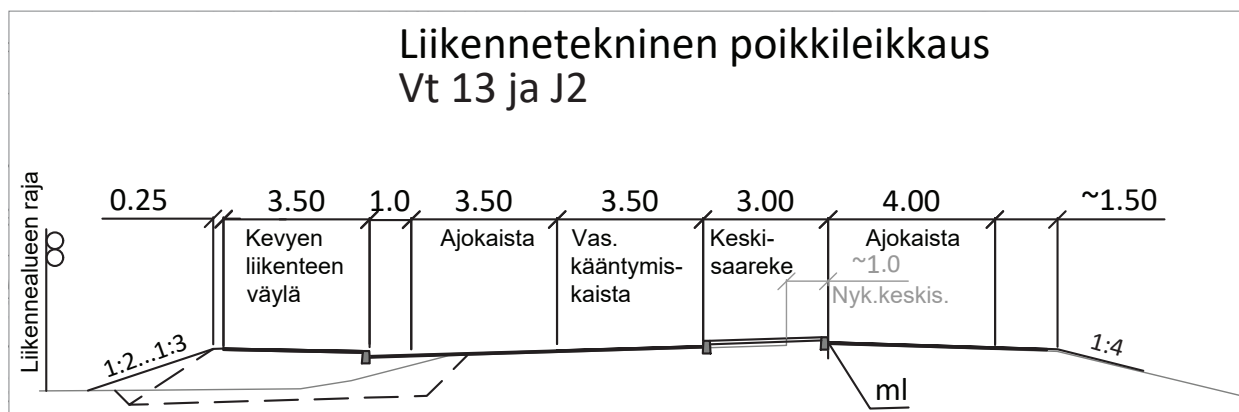
2.2 Suojatie Myllymäentien itäpuolelle (Ve 1)

Vaihtoehdossa Jyväskylätien ylittävä suojatie on sijoitettu liikekeskuksen puolelle. Liikekeskuksen puolelle sijoitettuna aiheuttaa kevyelle liikenteelle myös toisen suojatieylityksen Saarijärven keskustan ja Myllymäentien suuntiin kulkeville.

Jyväskylätien poikkileikkausleveys on yhteensä noin 15 metriä (piennar 1,5 m + ajokaista Jyväskylän suuntaan 4,0 m + saareke 1,0 m + vasemmalle kääntyvien kaista 3,5 m + ajokaista Saarijärven keskustan suuntaan 3,5 m + piennar 1,5 m). Nykyisen saarekkeen leveys ei riitä suojatielle vaan sitä on levennettävä 3,0 metriin.



Kuva 7. Suojateiden sijainti vaihtoehdossa 1.

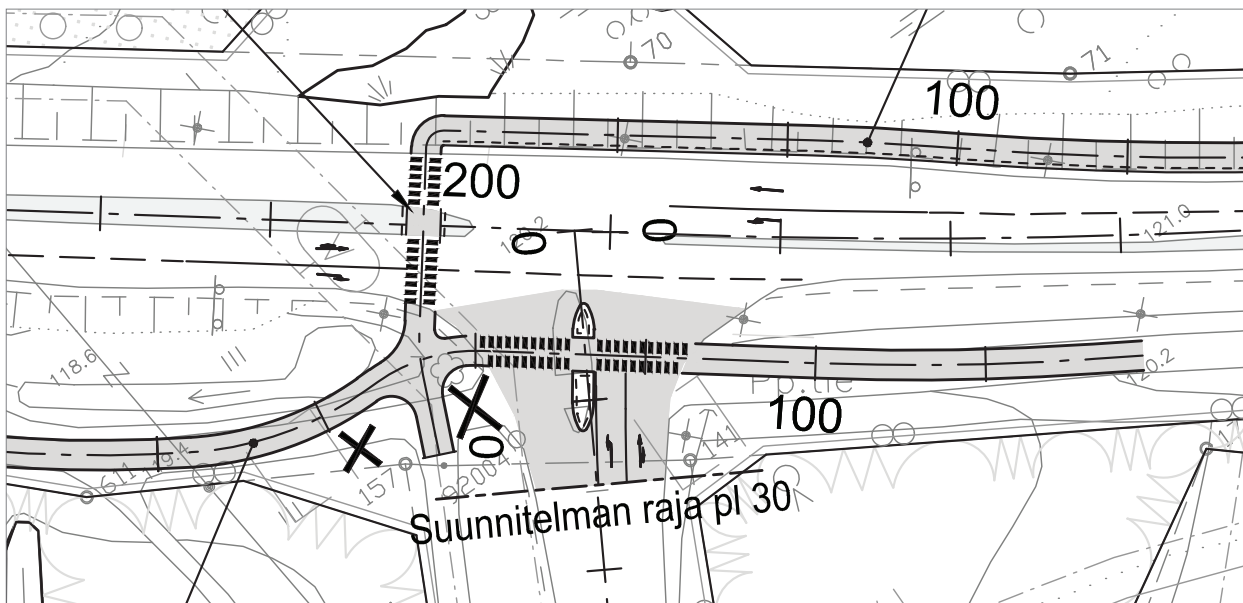


Kuva 8. Vaihtoehdon 1 liikennetekninen poikkileikkaus. Jyväskylän tien poikkileikkausta levennetään yhteensä noin 6 metriä.

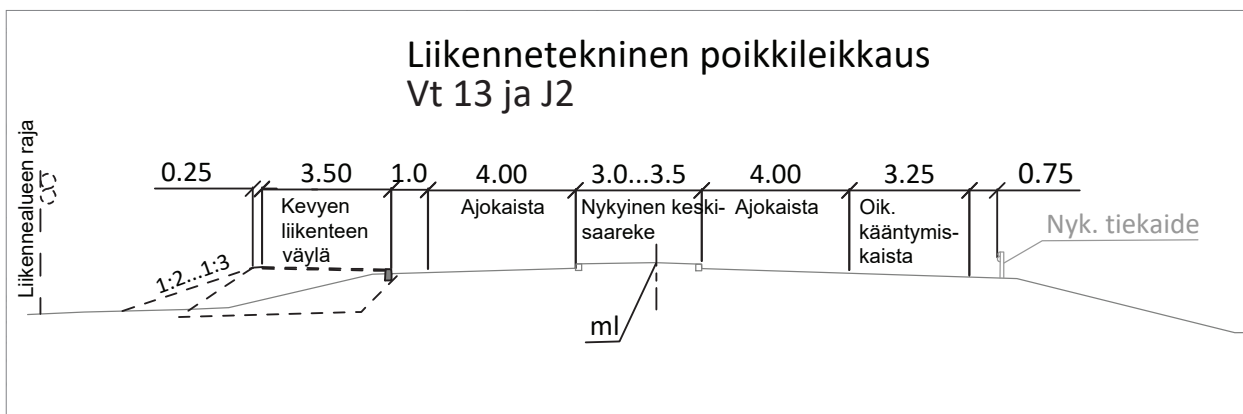
2.3 Suojatie Myllymäentien länsipuolelle (Ve 2)

Vaihtoehdossa Jyväskylätien ylittävä suojatie on sijoitettu Saarijärven keskustan puolelle. Näin sijoitettuna poistuu Myllymäentien ylitystarve liikekeskukseen Saarijärven keskustan ja Myllymäentien suunnasta kulkeville.

Jyväskylätien poikkileikkausleveys on yhteensä noin 16 metriä (piennar 0,75 m + oikealle kääntyvien kaista 3,25 m + ajokaista Jyväskylän suuntaan 4,0 m + saareke noin 3,0 metriä + ajokaista Saarijärven keskustan suuntaan 4,0 m + piennar 1,0 m). Saarekkeen leveys (3,0 m) riittää suojatielle eli vaihtoehdossa ei tarvitse levennää Jyväskylätietä.



Kuva 10. Suojateiden sijainti vaihtoehdossa 2.



Kuva 11. Vaihtoehdon 2 liikennetekninen poikkileikkaus. Jyväskylätien poikkileikkausta levennetään yhteensä noin 4 metriä.

2.4 Liikennevalo-ohjaus

Liikennevalo-ohjauksen suunnittelun ja toteutuksen lähtökohtana on (toimintaympäristö TY1) korkealuokkainen maantie kaupunkiseudun ulkopuolella, joka tarkoittaa suurta painoarvoa päätien liikenteen sujuvuudelle (mm. raskas liikenne) ja valtatie yksittäistä liittymää, jossa sivuhaara on selkeästi alempiluokkainen väylä.

Pääsuunnan sujuvuus voidaan varmistaa mm siten, että liikennevalojen lepotilana käytetään "pääsuunnan vihreää" eli liikennevalot näyttävät vihreää pääsuunnalle ja sen suuntaiselle suojatielle, jos muilla suunnilla ei ole liikennettä. Lisäksi asentamalla pääsuunnalle raskaan liikenteen ilmaisimet, joilla pienennetään raskaan liikenteen pysähtymistodennäköisyyttä.

Liikennevalojen toimintaan (vaihejakoon) vaikuttaa Jyväskylätien ylittävän suojatien sijainti. Suojatien sijoittaminen Saarijärven keskustan puolelle sujuvoittaa hieman liikennevalojen toimintaa.

Valo-ohjauksen toteutus- tai ylläpitokustannuksiin ei suojateiden sijainnilla ole vaikutusta.

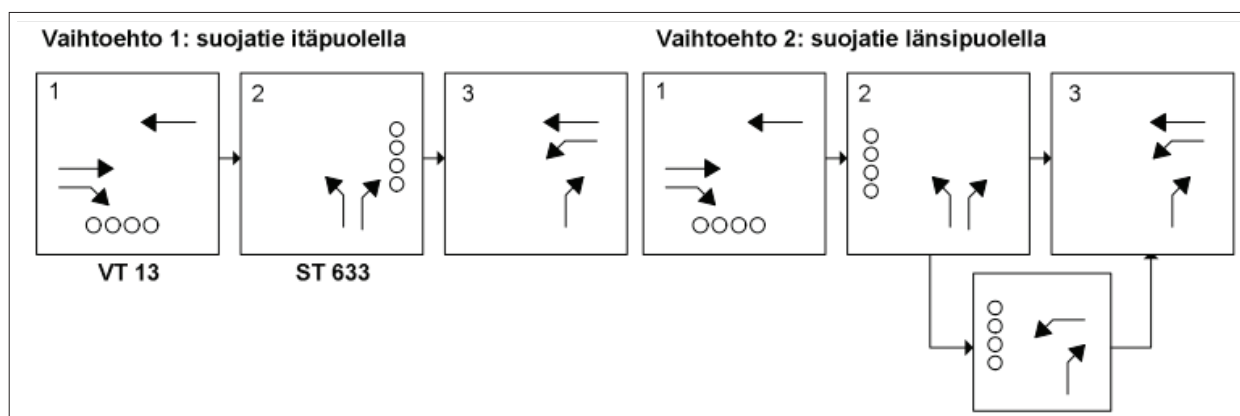
2.5 Kevyen liikenteen väylä

Kevyen liikenteen väylä esitetään rakennettavaksi Jyväskylätiestä reunakivellä erotettuna suojatien ja liikekeskuksen välille. Näin välttytään osin mahdollisilta maaperän vahvistamistoimenpiteiltä. Liikekeskuksen liittymään linjattuna väylä palvelee parhaiten ja tasapuolisesti koko liikekeskusta.

Kevyen liikenteen väylän leveydeksi esitetään 3,75 metriä (kaistat yht. 3,5 m + 0,25 piennar). Leveämpi väylä parantaisi käyttäjien turvallisuutta ja käyttömu- kavuutta. Lisäleveys voidaan toteuttaa esim. 0,5–1,0 metrin levyisellä betonikivetyllä kaistalla, joka sijoitetaan autoliikenteen puolelle. Väylän leventäminen lisää myös toteutuskustannuksia.

Kevyen liikenteen väylän rakentaminen edellyttää olemassa olevien johtojen ja kaapeleiden siirtoja ja suojauksia. Siirto- ja suojaussuunnitelmia ei tässä vaiheessa ole tehty. Tiedossa olevat johdot ja kaapelit on esitetty aluevaraussuunnitelman liitteessä 3.

Liikekeskuksen alueella tulisi myös selkeyttää kevyen liikenteen kulkuyhteydet erottamalla ne selvästi autoliikenteen kulkuväylistä.



Kuva 12. Liikennevalo-ohjauksen vaihejako Jyväskylätien suojatien sijainnista riippuen (Ve 1 / Ve2). Suojatien sijaintivaihtoehto 2 mahdollistaa valo-ohjaukseen välivaiheen periaatekuvan mukaisesti.

3 Vaikutukset

3.1 Kustannukset

Vaihtoehdon 1 kustannusarvio on 319 000 euroa ja vaihtoehdon 2 kustannusarvio on 191 000 euroa. Kustannusarviossa yhteiskustannusprosentti on 25 %.

Vaihtoehtojen kustannusero (128 000 €) johtuu pääosin Jyväskylältä tarvittavista toimenpiteistä ja osin kevyen liikenteen väylän pituudesta.

Kustannusarvioissa on oletettu, että johto- ja kaa-peleiden siirto- ja suojauskustannukset menevät operaattoreille, koska toimenpiteet tehdään nykyisellä liikennealueella. Mikäli johdot on rakennettu viime vuosien aikana saattaa kustannukset niiltä osin kuulua tienpitäjälle.

Taulukko 1. Hankkeen kustannukset eriteltynä

| Väylä | Kustannukset € | |
|----------------------|----------------|----------------|
| | VE 1 | VE 2 |
| Vt 13, Jyväskylantie | 245 000 | 108 000 |
| St 633, Myllymäentie | 12 000 | 12 000 |
| JKPP J1 | 11 000 | 11 000 |
| JKPP J2 | 51 000 | 60 000 |
| Yhteensä | 319 000 | 191 000 |

3.2 Liikennealue

Vaihtoehdossa 1 nykyistä Jyväskylantietä joudutaan leventämään noin 2 metriä ja kevyen liikenteen väylän leveys on noin 4 metriä eli poikkileikkaus levenee yhteensä noin 6 metriä. Aluevaraussuunnitelman karttatarkkuudella esitetyt tiejärjestelyt näyttävät mahtuvan asemakaavan liikennealueelle. Kevyen liikenteen väylän leventäminen (> 4 m) saattaa edellyttää asemakaavan muuttamista.

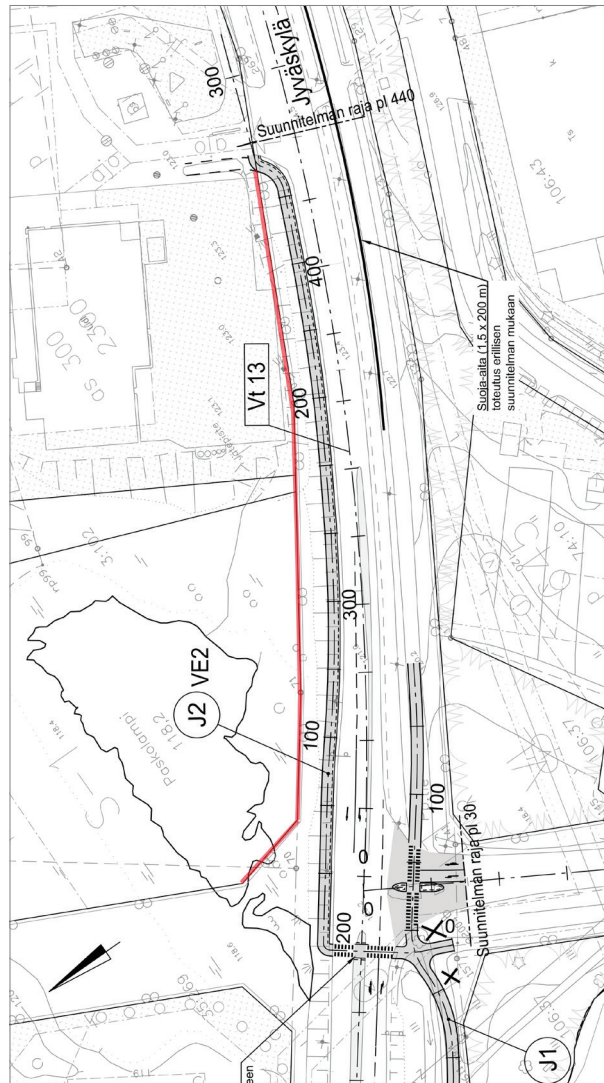
Vaihtoehdossa 2 ei nykyistä Jyväskylantietä tarvitse leventää eli poikkileikkaus levenee 4 metriä. Aluevaraussuunnitelman karttatarkkuudella esitetyt järjestelyt mahtuvat asemakaavan liikennealueelle.

3.3 Liikenneturvallisuus ja liikenteen sujuvuus

Liikennevalo-ohjauksen ja kevyen liikenteen väylän rakentaminen lisää kevyen liikenteen turvallisuutta.

Liikennevalo-ohjaus huonontaa päätien sujuvuutta pysäyttämällä liikenteen aika-ajoin, mutta toisaalta liikennevalot pienentää kuitenkin risteämisonnettomuus riskiä.

Toimenpiteet vähentävät laskennallisesti (Tarva 5.5) 0,019 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta vuodessa.



Kuva 13. Suunniteltu kevyen liikenteen väylä mahtuu asemakaava-alueessa esitetyn liikennealueen sisälle. Asemakaava-alueen raja on korostettu kuvassa punaisella.

4 Jatkotoimenpiteet

Aluevaraus suunnittelua ohjannut hankeryhmä päätyi yksimielisesti suositteluun ratkaisuksi vaihtoehtoa 2, jossa Jyväskylätien ylittävä suojatie sijoitetaan Myllymäentien länsipuolelle.

Aluevaraus suunnitelma toimii lähtökohtana Keski-Suomen ELY-keskuksen ja Saarijärven kaupungin välisissä neuvotteluissa, joissa ratkaistaan hankkeen toteutukseen liittyvät asiat kuten mm. aikataulu ja kustannusten jako.

Jatkosuunnittelu ja siinä huomioitavaa

Aluevaraus suunnitelma on laadittu karttatarkkuudella. Jatkosuunnittelun lähtötiedoksi on suunnittelualueelta mitattava maastomalli sekä tehtävä maaperätutkimuksia tarpeellinen määrä väylien tierakenteiden määrittämiseksi. Maastotyöt tulisi toteuttaa sulanmaan aikana.

Ennen toteuttamista on laadittava maantielain mukainen tiesuunnitelma, jossa saadaan oikeus tiejärjestelyjen rakentamiseksi ja samalla tulee varmistaa liikennealueen riittävyys. Liikennevirastosta saadun lausunnon mukaan, tiejärjestelyillä on vaikutusta useiden toimijoiden kulkuun ja liikenteeseen, jolloin heidän kuulemiseksi tai heidän vaikutusmahdollisuuksien varmistamiseksi on laadittava tiesuunnitelma.

Rakentamista varten tulee laatia rakennussuunnitelma.

Suunnitelmassa kevyen liikenteen väylän leveydeksi esitetään 3,75 metriä (kaistat yht. 3,5 m + 0,25 piennar). Leveämpi väylä parantaisi käyttäjien turvallisuutta ja käyttömukavuutta. Lisäleveys voidaan toteuttaa esim. 0,5–1,0 metrin levyisellä betonikivetyllä kaistalla. Jatkosuunnittelussa tulee päättää toteutettavan väylän leveys.

Liikekeskuksen alueella tulisi myös selkeyttää kevyen liikenteen kulkuyhteydet erottamalla ne selvästi autoliikenteen kulkuväylistä.



Kuva 14. Vastaavanlainen kevyen liikenteen väylä on rakennettu Jyväskylätielle Saarijärven keskustassa.
Lähde: <http://www.tiekuva.com>.

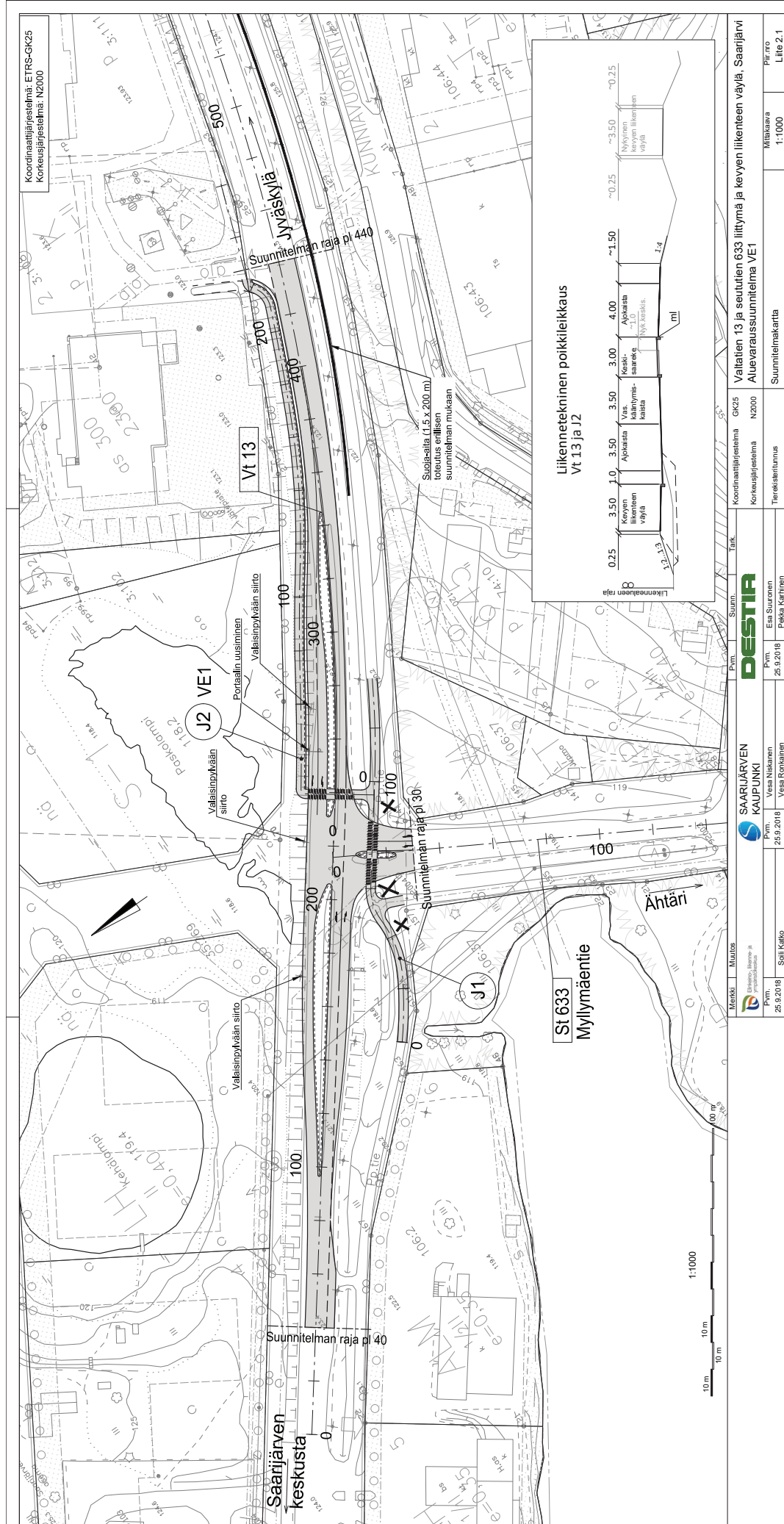
Liitteet

- 1 Yleiskartta
- 2.1 Suunnitelmakartta VE 1
- 2.2 Suunnitelmakartta VE 2
- 3 Suunnitelmakartta, nykyiset johdot ja laitteet

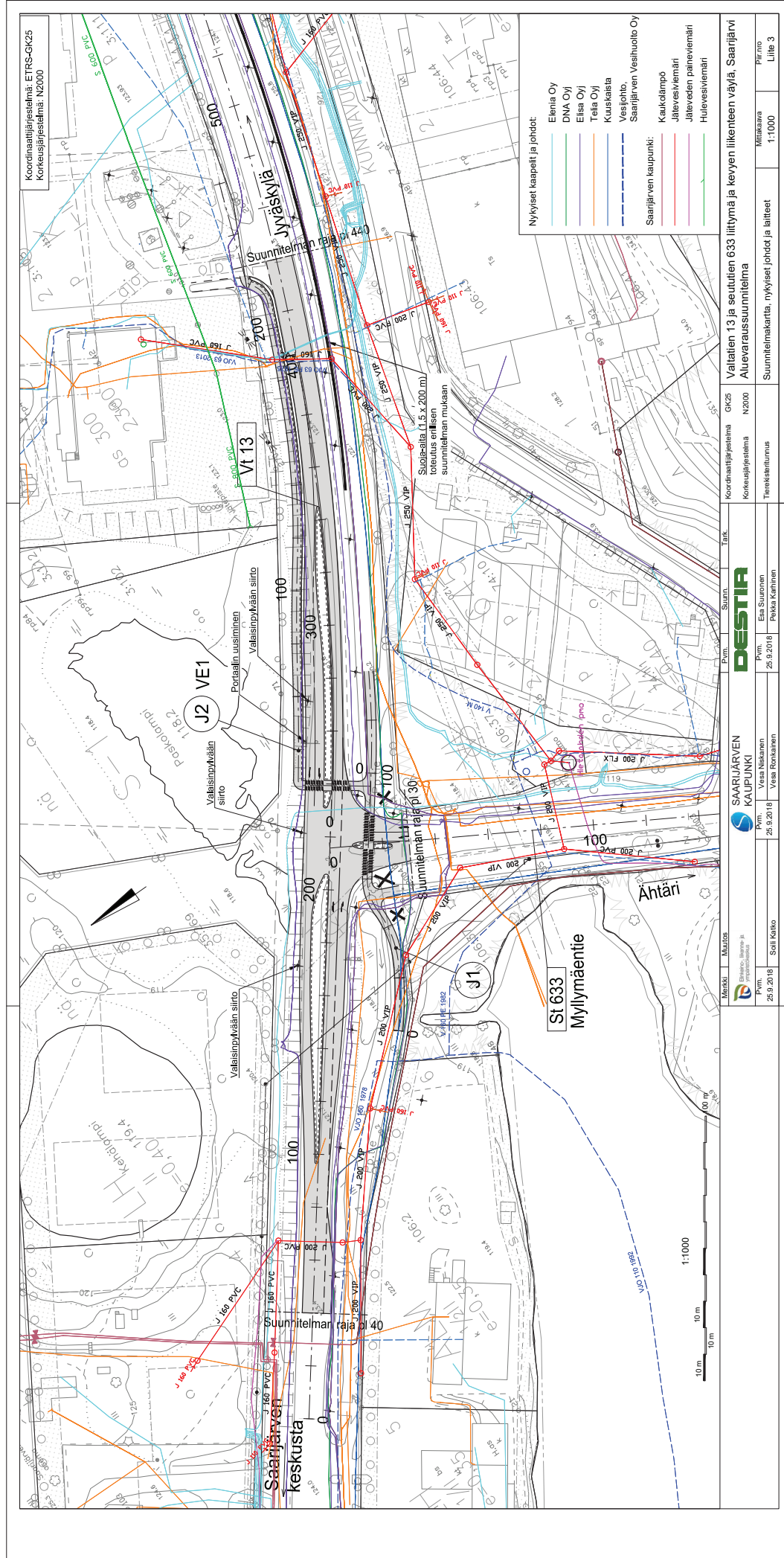
Valtatien 13 ja seututien 633 liittymä ja kevyen liikenteen väylä Saarijärvi

ALUEVARAUSSUUNNITELMA 2018





Liite 3 Suunnitelmakartta, nykyiset johdot ja laitteet



**VALTATIEN 13 JA SEUTUTIEN 633 LIITTYMÄ SEKÄ JALANKULUN
JA PYÖRÄILYN VÄYLÄT, SAARIJÄRVI
ALUEVARAUSSUUNNITELMA**

Keski-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-314-734-8 (PDF)

ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN:ISBN:978-952-314-734-8

